



ENDURANCE

50^{ans} d'histoire 1953-1963

Christian Moity



Volume **1**



1961

Targa Florio (2^e manche) En arrière... en avant !

Avant même que les Porsche en aient administré la preuve et, parfois à ses dépens, M. Ferrari s'était toujours montré affirmatif : "Il n'est pas nécessaire d'aligner une grosse 3-litres pour gagner la Targa, une 2-litres devrait suffire."

Disposant, cette fois, d'une 2,4-litres, le Commandatore est donc resté presque logique en engageant deux 246 SP avec – sait-on jamais ? – en appoint une V12 TR affectée à ces deux garçons plutôt exubérants que sont Ricardo Rodriguez et Willy Mairesse.

M. Ferrari avait raison, en Sicile, une 2-litres suffisait ! À ceci près que, en vue de l'arrivée, cette 2-litres n'était pas une Ferrari mais bien la Porsche de Moss-G. Hill !

On verra ce qu'il advint des deux Britanniques dans les tout derniers kilomètres du tout dernier tour... mais la démonstration, surtout face aux

3-litres Maserati, gardait toute sa valeur. Cette fois, une 2,4-litres avait suffi. La mutation avant/arrière avait déjà commencé. Confirmation en tout cas : si aux essais préliminaires du Mans, personne, à commencer par les officiels, n'avait pu, entre la TR 3 litres de P. Hill et la jeune 2,4-litres de Ginther-von Trips, attribuer avec certitude la paternité d'un nouveau meilleur tour, après les "boulevards" bien roulants de la Sarthe et les "tortuosités" sicolliennes, Carlo Chiti et son équipe pouvaient déjà se prévaloir d'avoir conçu une machine franchement polyvalente.

Seule ombre, peut-être, au soir de cette journée inaugurale, deux des trois Ferrari avaient bêtement disparu ! La nervosité apparente de leurs pilotes – surtout Phil Hill, que l'on avait connu plus serein – n'était-elle pas le reflet d'une tension sinon provoquée et entretenue, du moins acceptée et prolongée au sein même de la Scuderia ? Mais, franchement, était-ce bien nouveau ?

Des quatre anciens vainqueurs de la Targa regroupés au sein de l'équipe Porsche, le meilleur, on s'y attendait bien un peu, était, une fois encore, Stirling Moss, au volant de la RS n° 136. Une voiture équipée du 4-cylindres 1 967 cm³-165 ch engagée par la Camoradi, managée par Piero Taruffi mais très publiquement assistée par les techniciens et mécaniciens de Stuttgart. Aux essais, après avoir tourné en quarante-trois minutes huit secondes, sur un spider 1700, Moss appréciait le bon couple du 2-litres pour descendre brutalement à quarante minutes vingt-huit secondes ! Les bonnes dispositions du gros moteur, celles aussi de son pilote, se concrétisaient d'entrée. Au terme de ses quatre premiers tours, le spider au nez jaune avait porté son avance à une minute cinquante sur la nouvelle 718 de Bonnier et à une minute cinquante-cinq sur la Ferrari 246 SP de von Trips. Relayant Stirling, Graham Hill résistait de son mieux, sans empêcher Gendebien de mettre d'accord les "porschistes" et d'installer la petite Ferrari au commandement. Sitôt revenu en piste, Moss rétablissait l'équilibre et, à l'attaque du dixième tour, il précédait d'une minute la Ferrari. Ce nouvel effort était toutefois réduit à néant quand, à 5/8 km de l'arrivée, avec encore vingt secondes d'avance sur un von Trips déchainé, Moss s'arrêtait, transmission cassée.

Wolfgang von Trips et Olivier Gendebien apprécient d'autant plus cette victoire que, quelques minutes plus tôt, même le plus chauvin des tifosi locaux n'auraient osé parier la moindre lire sur les chances des équipiers de la 246 SP.

Cela dit, de tous les "dominés" par un Moss longtemps impérial, nos deux vainqueurs s'étaient montrés, et de loin, les plus incisifs de tous les rivaux des voitures allemandes. Gendebien, d'abord, en rétablissant un semblant d'équilibre à mi-parcours, puis von Trips qui, dans son dernier tour, éclipsait même Moss en portant le record à l'extrême limite (à trois secondes près) des quarante minutes. Pour sa troisième sortie - après Sebring, on l'avait vu aux essais du Mans -, la Ferrari n° 162 inaugurerait le palmarès de la nouvelle génération. L'autre modèle (la 0796 neuve) avait disparu dès le premier tour. Rendu fébrile par les habituels atermoiements de dernière minute, quant à la composition des équipages, Phil Hill, après avoir déjà frôlé le pire devant... von Trips, sortait de la route quelques kilomètres plus loin. C'est également la séquelle (fuite de réservoir de carburant) d'une sortie qui avait éliminé la TR 61 de Ricardo Rodriguez. Et voilà pourquoi Porsche, avec les 6 points récupérés par Bonnier-Gurney et même Maserati, avec 3 points, n'étaient pas [encore trop] distancés par Ferrari.



Sans égaler les temps canon du spider normal de Moss-G. Hill, ni pouvoir, finalement, s'opposer au retour de la Ferrari, la Porsche WR de Bonnier-Gurney (n° 134) ne concédait que quatre minutes vingt-quatre secondes à la 246 SP gagnante. Pour Stuttgart, le bilan collectif pouvait paraître satisfaisant, avec la troisième place d'une RS 1 679 cm³ à carrosserie classique de Barth-Herrmann et aussi le doublé, en GT, des Carrera Abarth sixième et septième au scratch, juste devant un peloton de sept Alfa Romeo très efficacement entraînés par le Giulietta SZ de deux habitués des lieux, Bernard Consten et José Rosinski.



La Targa Florio, le 30 avril

Circuit 72,00 km - Départ : 54 - Classés : 19

- 1^{er} Ferrari Dino 246 SP (O. Gendebien-W. von Trips) (Sport 3000)
Les 10 tours = 720,00 km en 6 h 57'39"2 = 103,435 km/h
- 2^e Porsche RS 61 (J. Bonnier-D. Gurney) (Sport 2000)
- 3^e Porsche RS 61 (H. Herrmann-E. Barth)
- 4^e Maserati T 63 (N. Vaccarella-M. Trintignant)
- 5^e Maserati T 63 (U. Maglioli-G. Scarlatti)
- 6^e Porsche Carrera Abarth (P. E. Strohle-A. Pucci) (GT 2500)
- 7^e Porsche Carrera Abarth (H. von Herstein-H. Unger)
- 8^e Alfa Romeo GSV (B. Consten-J. Rosinski) (GT 300)
- 9^e Alfa Romeo GSV (U. Coco "Sand")
- 10^e Alfa Romeo GSV (S. Pedretti-F. Baroni)
- 15^e Osca 1000 S (U. Bini-G. Rigamenti)

Meilleur temps en course

W. von Trips (Ferrari 246 SP) : 40'03"2 = 107,656 km/h

L'écurie Camoradi a transféré son pavillon sur la Porsche de Moss-G. Hill, mais Maserati est quand même présent. Le comte Volpi, patron de la Serenissima, a engagé ses deux T 63-V12. Umberto Maglioli fait équipe avec Giorgio Scarlatti sur la 004-n° 152 et la voiture neuve 008 est affectée à Maurice Trintignant, associé à l'idole locale Nino Vaccarella. Malgré son petit 4-cylindres-2 litres, sur ce terrain, la T 60 de Boffa-Todaro ne peut être négligée. Les deux 3-litres Serenissima se différencient extérieurement par quelques détails de carrosserie. Toutes deux se révéleront moins brillantes que la T 61 de la Targa précédente. Mais, cette fois, elles tiendront toutes deux la distance. À l'arrivée, la 152 de Vaccarella, ici au volant, et Trintignant, la mieux placée de l'écurie, aura tout de même concédé trente et une minutes à la Ferrari et pas loin de vingt-quatre minutes trente-cinq à la Porsche d'Herrmann-Barth qui la précède au classement. La T 60 de Boffa (conduite d'huile éclatée) est sortie de la route victime de ses propres déjections.